

II-5375 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
 des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH  
 DER BUNDESMINISTER FÜR  
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
 DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
 Tel. (0222) 711 62-9100  
 Teletex (232) 3221155  
 Telex 61 3221155  
 Telefax (0222) 713 78 76  
 DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/4-4-92

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
 Anschöber, Freunde und Freundinnen vom  
 29. Jänner 1992, Zl. 2268/J-NR/1992 "Schritte in  
 Richtung Kostenwahrheit"

2300 IAB

1992 -03- 31

zu 2268 IJ

Zu Ihren Fragen darf ich wie folgt Stellung nehmen:

Zu den Fragen 1, 2 und 3:

"In welchem Ausmaß trägt derzeit nach den Schätzungen des Verkehrsministers der Güterverkehr auf der Straße bzw. der Personenverkehr auf der Straße selbst die von ihm verursachten Kosten?"

Liegen dem Verkehrsminister Schätzungen über die jährlichen externen Kosten des Individualverkehrs in Österreich vor?

In welcher Höhe liegen gemäß dieser Schätzungen der externen Kosten die Gesamtsubventionierungen des Straßenverkehrs pro Jahr in Österreich?"

Die Diskussion um die Erfassung der Wegekosten und die Anlastung auf einzelne Verkehrsträger wird in Europa bereits Jahrzehnte geführt, und läßt sich in ihren Grundzügen auf den sogenannten Alais-Bericht der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft zurückführen. Dieser mündete wiederum in den sogenannten Leber-Bericht des seinerzeitigen deutschen Bundesverkehrsministers, der sich mit den grundsätzlichen Problemen einer verursachungsgerechten Anlastung der Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge beschäftigte.

Beeinflußt wurden alle diese grundsätzlichen Rechnungen vom Aasho-Road-Test, der in den Fünfziger Jahren in den Vereinigten Staaten durchgeführt wurde und das Ziel verfolgt, die Beanspruchung von Straßen in Abhängigkeit vom Achsgewicht und der Zahl der Achsen zu ermitteln.

- 2 -

Die grundsätzlichen Diskussionen Für und Wider "gerechte" Wegekostenanlastungen wurden in den Sechziger Jahren in der EG methodisch weiterentwickelt und verfeinert, jedoch erfolgte keine entscheidende Zurechnung der Infrastrukturkosten auf einzelne Verkehrsträger gemäß den entwickelten Methoden.

In den Siebziger Jahren und zu Beginn der Achtziger Jahre ist eine Verflachung der Wegekostendiskussion festzustellen. Erst mit dem Aufkommen des Umweltschutzgedankens und der Bewahrung der natürlichen Lebensräume des Menschen vor den negativen externen Effekten des Verkehrs gewann die Wegekostenrechnung wieder an Bedeutung.

Der Wegekostenbegriff der Neunziger Jahre wird sowohl in methodischer als auch in begrifflicher Hinsicht viel weiter gefaßt als dies zu Beginn der Fünfziger- und Sechziger-Jahre der Fall war.

In methodischer Hinsicht stand in den Fünfziger und Sechziger Jahren eher der sogenannte pagatorische Kostenbegriff im Mittelpunkt der Betrachtung, d.h., man berücksichtigte hauptsächlich nur jene Kosten die sich auf konkrete Zahlungsvorgänge zurückführen lassen. Dies hat den Vorteil der einfachen Berechnung, es werden aber nicht alle Wert- oder Nutzenminderungen, die durch den Verkehr entstehen, entsprechend in einer Wegekostenrechnung berücksichtigt.

In einer begrifflichen Hinsicht werden nunmehr unter Wegekostenrechnung nicht nur die Kosten der eigentlichen Verkehrsinfrastruktur, sondern auch die Kosten der sozialen Umwelt verstanden (Lärm, Abgas, Unfallfolgekosten etc).

Auch in Österreich wird die Diskussion um die Wegekostenrechnung schon seit vielen Jahren geführt und laufend verfeinert. Ich erinnere in diesem Zusammenhang beispielsweise an die

- 3 -

grundsätzlichen Überlegungen von Fantl, Jacobs, Faller, Dorfwirt/-Faller u.a. sowie an die Aussagen im seinerzeitigen Gesamtverkehrskonzept 1968 der österreichischen Bundesregierung.

In den frühen Achziger Jahren belebte sich die Diskussion wieder, als Faller, Dorfwirt u.a. die grundsätzliche Weiterentwicklung des methodischen Instrumentariums der Wegekostenrechnung in Österreich vorantrieben. Aufbauend auf diesen methodischen Überlegungen wird soeben in gemeinsamer Zusammenarbeit zwischen Wirtschaftsressort und Verkehrsressort eine Wegekostenrechnung Österreich erarbeitet.

Diese wird aus den Modulen 1/1 Schienenverkehr - Aggregatrechnung (Kostenartenrechnung), Modul 1/2 Schienenverkehr - Detailrechnung (Kostenträgerrechnung), Modul 2/1 Straßenverkehr - Aggregatrechnung (Kostenträgerrechnung), Modul 2/2 Straßenverkehr - Detailrechnung (Kostenträgerrechnung) und dem Modul 3 Partialrechnung Brennerkorridor für Schiene und Straße bestehen.

Mittlerweile konnte die Aggregatrechnung Schienenverkehr - unter Federführung des Verkehrsressorts - abgeschlossen werden. Es fehlen jedoch noch die Vergleichsrechnungen zum Bereich Straßenverkehr, da sich diese Berechnungen aufgrund der dispersen Situation im Rechnungswerk des Verkehrsträgers Straße weit umfangreicher gestalten als dies im Schienenverkehr der Fall ist. Mit dem Vorliegen von ersten Ergebnissen ist jedoch Ende 1992 zu rechnen, wie das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten versichert.

Nach Abschluß dieser Arbeiten wird mein Ressort als zuständige Stelle für alle Fragen der Verkehrspolitik eine vergleichende Bewertung der einzelnen Detailergebnisse veröffentlichen.

An weiteren Rechnungen über Teilbereiche der Wegekostenrechnung des Verkehrs in Österreich ist die Studie von Faller - Riebesmeier - Metelka, "Österreichische Unfallfolgekosten

- 4 -

rechnung", die ermittelte, daß der Straßenverkehr pro Jahr ca. 40 Mrd S an Unfallfolgekosten verursacht.

Zu erinnern ist weiters an die Studie "Die volkswirtschaftlichen Kosten von Schiene und Straße" von Tichy, der errechnete, daß der gesamtwirtschaftliche Eigenwirtschaftlichkeitsgrad des Schienenverkehrs mit 60 % weit günstiger ist als der der Straße mit 49 %.

Eine Studie im Auftrag der Planco Consulting/Essen im Auftrag der Deutschen Bundesbahn errechnet die spezifischen externen Kosten des Personenverkehrs für die Schiene mit 0,174 DM je Personenkilometer und die des PKW mit 0,746 DM je Personenkilometer. Im Güterverkehr betragen die Werte 0,115 DM je Tonnenkilometer im Schienenverkehr mit 0,501 DM je Straßentonnenkilometer.

Eine besonders präzise Studie stellte das Umwelt- und Prognoseinstitut Heidelberg her, die die Zukunft des Autoverkehrs und dessen Kosten berechnete. Demgemäß müßte der Benzinpreis je nach Reihenansatz zwischen 2,05 und 5,37 DM angehoben werden, sollte der Verkehrsträger Straße alle von ihm verursachten Kosten tragen.

Zu den Fragen 4, 5 und 8:

"Welche konkreten Schritte in Richtung Kostenwahrheit sind für die allernächste Zukunft in Österreich geplant?"

Welche Schritte im Bereich der Mautgebühren, im Bereich der Straßenbenützungsgeld bzw. der Schwerverkehrsabgabe sind nach Meinung des Verkehrsministers in allernächster Zukunft notwendig?

In wessen Kompetenzen liegen derzeit die Realisierung der notwendigsten Maßnahmen zur Erreichung von mehr Kostenwahrheit?"

Grundsätzlich ist anzumerken, daß die Realisierung des Zieles der Kostenwahrheit eines umfassenden Maßnahmenpaketes bedarf. Dies bedeutet, daß alle Straßenverkehrssteuern (Kfz-Steuer,

- 5 -

Mineralölsteuer, Straßenverkehrsbeitrag, Kurzparkzonengebühren und Mauten) in die Überlegungen einzubeziehen sind und nicht die drastische Erhöhung einer Steuerart die beste aller Lösungen ist. Genauso wie der fließende und ruhende Verkehr fixe und variable Kosten verursacht, muß ein Paket eines leistungsabhängigen und leistungsunabhängigen Steuermechanismen "geschnürt" werden.

Nach der Fertigstellung des Befundes über die Situation der Wegekostenanlastung in Österreich durch die Studie "Wegekostenrechnung Österreich" wird mein Ressort die entsprechenden Schritte einleiten, um die ermittelten Wegekosten verursachungsgerecht auf die einzelnen Verkehrsträger aufteilen zu können.

Eine erste Vorleistung im Hinblick auf die Kostenwahrheit im Verkehr war sicherlich die Umgestaltung der "Luxusmehrwertsteuer" auf Autos zu einer verbrauchsabhängigen Fahrzeugsteuer.

Auch die laufenden Erhöhungen der Mautgebühren und die Rücknahme der Rabattierungen für Vielfahrer auf den österreichischen Transitrouten ist ein erster Schritt in diese Richtung.

Die Festsetzung und Einhebung der Steuern aus dem Straßenverkehr obliegt dem Bundesminister für Finanzen, die Gestaltung der Mautsysteme in Österreich fällt in die Kompetenz des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten, dem Verkehrsressort kommt lediglich die Zuständigkeit für die Definition der verkehrspolitischen Notwendigkeiten zur Erlangung der Kostenwahrheit.

Zu Frage 6:

"Hält der Verkehrsminister die Einführung von Road-pricing-Systemen in Österreich in allernächster Zukunft für machbar und notwendig?"

- 6 -

Ein Road-Pricing-System ist eine technische Einrichtung zur Erhebung von Verkehrsabgaben, in Abhängigkeit von Faktoren wie Verkehrsstärke, Fahrzeugtyp, Tageszeit, Angebot an Verkehrsflächen, Benützungshäufigkeit etc., um nur einige Faktoren der möglichen Pricing-Gestaltung zu nennen. Eine rudimentäre Form von Road-Pricing ist die Gestaltung der Höhe und die zeitliche Staffelung von Kurzparkzonengebühren.

Road-Pricing-Systeme sind Steuerungssysteme des Verkehrs. Sie unterbinden den Verkehr nicht, sondern verteuern diesen nur in Abhängigkeit von der Verkehrsstärke (Nachfrage) und dem Verkehrsangebot (Parkflächen und Straßenquerschnitte) und trennen so den notwendigen (wirtschaftlich vertretbaren Verkehr) vom unnotwendigen (sprich verlagerebaren) Verkehr.

Ich halte Road-Pricing-Systeme für eines von mehreren sinnvollen Gestaltungsinstrumenten. Jedoch muß vorerst das Ergebnis der österreichischen Wegekostenrechnung vorliegen und die Anlastung der Wegekosten auf die einzelnen Verkehrsträger geklärt worden sein, dann können Road-Pricing-Systeme in Ballungszentren errichtet werden. Sie sind jedoch nicht für eine flächendeckende Gebühreneinhebung für ganz Österreich geeignet.

Für einfache Formen des Road-Pricing (etwa Kurzparkgebühren) wird auf die Zuständigkeit der Gemeinden bzw. Länder verwiesen.

Zu Frage 7:

"Sind drastische Schritte in Richtung Kostenwahrheit mit dem österreichischen Transitvertrag mit der EG vereinbart?"

Vorerst ist grundsätzlich anzumerken, daß die Setzung drastischer Schritte zur Realisierung des Prinzips der Kostenwahrheit im Verkehr keine Frage des Transitvertrages Österreich - EG ist. Einerseits kann der Begriff "drastisch" auf unterschiedliche Arten interpretiert werden, je nachdem welche

- 7 -

politischen oder institutionellen Zielsetzungen damit verbunden werden. Andererseits kann das, was rechtlich zwar möglich ist, aufgrund der (verkehrs-)politischen Zielsetzungen nicht machbar bzw. wünschenswert sein (z.B. Schutz vor der Vernichtung bestimmter Wirtschaftssektoren).

Prinzipiell wird durch den Transitvertrag Österreich - EG die Mauthoheit Österreichs nicht berührt, diese bleibt unangestastet auch weiterhin bestehen. Der Transitvertrag enthält ferner Normierungen bezüglich der Konsultationspflicht bei der Setzung bestimmter verkehrspolitischer Maßnahmen, um zu international abgestimmten und allgemein anerkannten Haltungen zu gelangen, die Voraussetzung für die rasche und effiziente Realisierung bestimmter Maßnahmen ist. Auch diese Vereinbarung ist ihrem Wesen nach nicht neu, sondern aufgrund völkerrechtlicher Übung allgemein anerkannt.

Bezüglich der konkreten Realisierungsschritte abgabentechnischer Maßnahmen ist auf die Zuständigkeit des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten in Fragen der Maut und des Bundesministers für Finanzen in den Angelegenheiten der Abgaben zu verweisen.

Wien, am 30. März 1992

Der Bundesminister

